SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 14 minutos.)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir en la tarde de hoy a integrantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte, a quienes cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR SILVA.- Ante todo, queremos dejar constancia de que vamos a hacer entrega de un memorando muy sucinto, en el que detallamos lo que vamos a exponer hoy aquí.

SEÑOR ACOSTA.- También en el mes de octubre del año pasado, antes de que se votara la Ley de Presupuesto, estuvimos aquí porque nos habíamos enterado -inclusive, había aparecido en la prensa- de que la Gremial de Transportistas Internacionales de Carga reclamaba la creación de un órgano de control con bases, prácticamente, dictadas por sus integrantes. Decíamos que eso implicaba la sustitución de la Unidad Ejecutora a la que pertenecemos; pero, de todas maneras, la Ley de Presupuesto se votó en las condiciones planteadas por ellos en la disposición correspondiente.

Lo que nos mueve -que es un tema que agrava la situación- es que el Decreto Reglamentario del artículo 273 termina, digamos, con las funciones que debe llevar adelante la Unidad Ejecutora "Dirección Nacional de Transporte", en tanto se da facultades a los órganos de control para realizar tareas de inspección y contralor y crear su propio cuerpo inspectivo, contratado por ellos mismos. Es decir que un órgano de control, compuesto por el Poder Ejecutivo y por una parte privada, hará contrataciones de funcionarios que, en definitiva, pertenecerán al Estado. Asimismo se les da atribuciones para cobrar multas, establecer su valor, decir si son correctas o no y administrarlas, con lo cual a la Dirección Nacional de Transporte no le queda absolutamente nada más que, de acuerdo a lo que establece el Decreto, aportar todo lo relativo a la infraestructura necesaria.

Para este sector minoritario se establecen, además, otras prerrogativas como, por ejemplo, la eliminación del 50% de los aportes patronales al Banco de Previsión Social. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas pagará el 50% de la patente y el 50% del control técnico a que está obligado a someterse cada uno de los camiones. Por otra parte, se establecería -utilizamos el condicional, porque es algo que no pudimos confirmar- que en cada empresa podría ser eliminado el total de los aportes patronales por cada chofer. Al decirse que será empresa de carga de transporte por la sola tenencia de un vehículo mayor a 3.500 kilos, podría ocurrir que esas empresas se subdividieran en algunas más pequeñas y que los aportes al Banco de Previsión Social se vieran disminuidos en prácticamente un 50%.

Otro aspecto que nos preocupa es el autocontrol que van a hacer el Poder Ejecutivo y los privados en un organismo constituido por ambos. Entonces, ¿cuál será el papel del Parlamento que, se supone es el que tiene que cumplir ese tipo de funciones?

Lo último que establece el Decreto es que se derogan todas las disposiciones anteriores que impidan su cumplimiento.

Al mismo tiempo de firmado el Decreto, en una entrevista que mantuvieron los transportistas con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, plantean mayores exigencias; por ejemplo, que no se multe a los camiones pasados en un eje, siempre y cuando no vayan excedidos en el total de la carga. Hasta donde sabemos, precisamente, si va excedido en un eje, la ruta sufre mayores daños. Se exige, también, que los camiones que transporten madera o piedra y que no hayan tenido la posibilidad de pasar por una balanza anterior no sean multados o que en caso de aplicarse alguna multa, ésta sea menor.

Por otro lado, plantean algo con lo que estamos de acuerdo y es que esta es la forma de frenar la competencia desleal que están ejerciendo, fundamentalmente, los transportistas brasileños. Ahora bien, eso no será resorte de ese órgano de control, sino de una política de Estado destinada a regular el transporte nacional.

Creemos que en la medida en que se dictó este Decreto, los transportistas -es decir, ese sector minoritario- van a seguir planteando exigencias y serán quienes marquen la política de transporte para todo el país. De manera que no se trata solamente de nuestra fuente de trabajo que, por cierto, queda seriamente comprometida, a pesar de que se nos ha dicho lo contrario. Sabemos que se van a contratar diez equipos de dos inspectores y que los vehículos que se van a utilizar para los controles de ruta van a ser alquilados a U$S 1.000. Tenemos el material correspondiente a los presupuestos que se han pasado por ese servicio. A su vez, se pagaría U$S 1.000 por mes a los inspectores, más U$S 500 de viático. Las pautas establecidas son de terror, porque se establece un límite de altura, de edad y de peso. Incluso, el Director Nacional de Transporte, en un curso dictado en la ciudad de Paysandú manifestó, un tanto en broma, que no podían ser mujeres ni petisos. De hecho, sabemos que esas van a ser las pautas que se van a tener en cuenta a la hora de contratar a los funcionarios que realicen estas tareas inspectivas.

Este es un planteo en términos generales, hecho muy sucintamente. Por supuesto que al estudiar el decreto, los señores Senadores podrán extraer más conclusiones que nosotros.

SEÑORA BOULLOSA.- En realidad lo que más nos preocupa son las funciones que debe cumplir la Unidad Ejecutora, es decir, los cometidos del Ministerio a través de la Dirección Nacional de Transporte. Estamos hablando de cometidos sustantivos que le pertenecen al Estado.

Mediante ese decreto se creó un órgano de control -ya ha sido publicado en el Diario Oficial- compuesto por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, por el señor Ministro de Transporte o quien él delegue y un delegado de la Intergremial de Transportistas de Carga, que no representa a todos los camioneros del país como por ejemplo, al pequeño feriante y a los arroceros, entre otros. Dicho órgano va a tener injerencia en el valor de la multa y la contratación de agentes de control, a pesar de que ya tenemos un cuerpo inspectivo. Además, pensamos que ellos mismos no se pueden fiscalizar. Se trata de un órgano de control que, al mismo tiempo, será juez y parte de sus propios controles, lo cual nos parece a todos inconstitucional.

Además, se creó un registro notarial y se estableció que el transporte de cargas sería sólo para terceros, por lo cual serían juez y parte, participando con voz y voto. De manera que si no estuviera uno de los delegados, por ejemplo, el del Ministerio de Transporte, podrían votar lo que quisieran. Las multas serían recaudadas por ellos, quienes también administrarían ese dinero. Por tanto, no iría a Rentas Generales.

La credibilidad del funcionamiento de este órgano está comprometida por las atribuciones que se le otorgan en el decreto. No estamos de acuerdo en cómo se estableció éste. Incluso, se reunieron funcionarios, autoridades administrativas de alto nivel y profesionales, quienes no estaban de acuerdo en la forma en que se planteó el decreto el cual, si no me equivoco, fue confeccionado por dos personas.

Por otra parte, corresponde aclarar que este órgano de control queda desconcentrado de la Unidad Ejecutora, pero con atribuciones sobre ésta y funcionando en la órbita de la Dirección Nacional de Transporte.

SEÑOR ACOSTA.- Si me permiten, quisiera decir que hubo otro grupo de técnicos que planteó otra propuesta, pero no se tuvo en cuenta. Lamentablemente, no hemos podido traerles fotocopia de esa iniciativa alternativa presentada por dos delegados de la Mesa Intergremial de Transportistas y por el señor Subsecretario. Apenas hemos tenido tiempo de leerla superficialmente y, por eso, aún no hemos adoptado posición. Sin embargo, hemos podido advertir que hay planteamientos sustancialmente diferentes.

Hemos traído a colación este dato porque pensamos que puede ser de utilidad para los señores Senadores.

SEÑORA ARISMENDI.- Los miembros de esta Comisión recordarán claramente -porque hemos seguido el proceso- que esto es, en cierto modo, consecuencia de una medida adoptada a raíz de una solicitud de la Asociación Intergremial de Transportistas de Carga para unificar todos los aportes en el gasoil, como forma de controlar la evasión y de atacar lo que se consideraba competencia desleal por parte de los camioneros más chicos.

El señor Ministro -y así consta en las versiones taquigráficas- indicó, en su oportunidad, que no compartía dicha unificación, al igual que nosotros. Finalmente, terminaron votándose estos artículos en el Presupuesto Nacional. Al respecto, no voy a entrar en consideraciones; en su momento, explicamos la preocupación que sentíamos ante la aprobación de dichos artículos en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda. Asimismo, indicamos los problemas que, a nuestro juicio, iban a surgir. Creemos que este decreto ha materializado algunas de estas preocupaciones.

Me parece que todo esto es parte de otro debate y tendríamos que analizar el tema a la luz de este decreto el cual, en mi opinión, va más allá de lo que las normas presupuestales habilitan. Todo esto lo tendríamos que hacer intercambiando opiniones con el propio Ministerio y la Dirección Nacional de Transporte. Normalmente, las Comisiones se limitan a recibir a las delegaciones, y no debaten los problemas. Por lo tanto, tendríamos que discutir este tema teniendo en cuenta los antecedentes que existen, e intercambiar ideas con el señor Ministro.

SEÑOR SILVA.- Lo que nos importa, y en lo que estamos totalmente de acuerdo -así lo planteamos en el año 2000, cuando ante esta Comisión advertíamos que se iba a producir esta situación que seguimos denunciando- es el desarrollo de políticas relativas al transporte, y no el privilegio de un sector minoritario en desmedro de otras vastas áreas. Decimos esto por lo que ello implica en la economía general del país, e incluso en la seguridad. Ayer esto fue publicado en el Diario Oficial, pero antes de ayer salió una nota al Presidente del ente gremial en la que se le hacen nuevos planteos al señor Ministro Cáceres, quien estaría dispuesto a aceptar lo que refiere a la carga total. De modo que no sólo se trata del impacto que tiene ese tema en nuestra red nacional vial, sino lo que involucra en cuanto a la seguridad. Prueba de ello, son los accidentes que hemos venido viendo durante todo este tiempo, a tal punto que tenemos un índice comparativamente superior al que se registra en Estados Unidos por ese motivo. Realmente eso es incomprensible. Decimos esto amén de todo lo que ya hemos venido planteando con respecto al rol que el Estado necesariamente debe prestar en su control sobre los privados y en la superposición de tareas, ya que este órgano va a pasar a prestar las funciones que actualmente desempeña la Dirección Nacional de Transporte. No entendemos porque la verdad es que no se crea nada nuevo y, más aún, nos parece descabellado que los privados pasen a autocontrolarse.

Reitero que desde hace tiempo venimos realizando el mismo planteo. No sé cuánto más podríamos agregar. En cuanto a la estabilidad laboral, tenemos un 80% de compañeros que están en el régimen de eventuales, situación que nos preocupa mucho por lo que pueda pasar con ellos en el futuro, pero máxime teniendo en cuenta lo que ha venido ocurriendo con otras Direcciones Nacionales del Inciso, como es el caso de la Dirección Nacional de Vialidad, que de 4.000 funcionarios, pasó a tener 1.000, pero sin mejorar su gestión. No discutimos que esa situación haya generado una mejora de gestión o de prestación al usuario, pero son aspectos que nos preocupan, no sólo por el tema de la estabilidad laboral, sino por el rol que debemos prestar nosotros.

SEÑOR ACOSTA.- Hay otro hecho a destacar, y es el que tiene que ver con el evidente interés en demostrar la ineficiencia. Decimos esto tanto por los recortes presupuestales que se han realizado, como por la forma en que se está manejando la Dirección Nacional de Transporte, lo que nos hace pensar que aparentemente habría interés en que ésta aparezca como ineficiente. Por ejemplo, lo advertimos cuando se sacan los cuerpos inspectivos de las rutas; cuando CIEMSA, y no los inspectores, determina los lugares, las horas y los días en que se harán los controles de peso; cuando curiosamente, de pronto, se empiezan a romper todos los vehículos y, al mismo tiempo, el señor Director llama a los choferes y les hace el planteo de que ese servicio se tendrá que privatizar o les ofrece la tercerización. Por estos motivos, entendemos que hay una política dirigida a demostrar la ineficacia, que no es culpa de los funcionarios sino de la Administración. Además, este sindicato permanentemente ha hecho, por escrito y en forma verbal, propuestas de mejoras de gestión, tanto en lo que hace al funcionamiento administrativo, como en el de los pasos de frontera y las rutas nacionales. Es más; cuando comenzó el conflicto entre los camioneros y la empresa CIEMSA por el mal funcionamiento de las balanzas de esta última, nuestro sindicato propuso que nosotros mismos podíamos salir a hacer los controles con las balanzas viejas que tenía la Dirección Nacional de Transporte -incluso el señor Ministro reconoció que eran balanzas que funcionaban bien y eran creíbles- y solamente pedíamos un vehículo, así como la autorización para realizarlo.

Hemos hecho aportes de todo tipo, incluso con números, para mejorar la flota de vehículos. En ese sentido, se incluyó a los talleres que tiene la Dirección Nacional de Vialidad en Colón, con personal capacitado para hacer el mantenimiento. En este caso, se haría el cambio de motores a explosión por diesel. En fin, hemos hecho un sinnúmero de propuestas de mejoras de gestión. No tenemos ninguna duda de que el Estado debe mejorar, así como tampoco de que debe bajar la carga fiscal. Incluso hasta por ese lado esta propuesta iba en contra de una devolución de los gastos de la Dirección Nacional de Transporte.

El otro tema que alguna vez se ha planteado es lo que tiene que ver con la corrupción. Seguimos afirmando que corrupto se puede ser con uniforme, con overall o con un traje y corbata; se trata de la persona. Hasta en ese asunto hemos hecho propuestas de mejoras de gestión porque entendíamos que la única solución a ese problema consistía en la multiplicidad y superposición de controles. Es decir que más de lo que hemos hecho, no podemos realizar para mejorar la gestión de la Dirección Nacional de Transporte. Entendemos que lo que acabamos de plantear va en nuestra contra y evidentemente está dirigido a terminar con nosotros. Sospechamos que existe algún interés en sacar a los funcionarios dependientes de la Dirección Nacional de Transporte de las rutas nacionales, quién sabe por qué motivo. Tenemos entendido que incluso ediles se habían quejado a raíz de la situación, ya que para evadir los lugares de pesaje, se estaban utilizando caminos vecinales. Uno de los más conocidos fue la evasión de la Balanza San Manuel, que el señor Presidente de esta Comisión debe conocer y que este sindicato denunció pues se estaba evadiendo por los caminos vecinales.

SEÑORA BOULLOSA.- Quiero hacer un agregado sobre los beneficios de la intergremial, ya que los conductores de estos camiones, que van a ser profesionales, no van a estar inscriptos en el nuevo Registro que se crea -pese a que ya tenemos un Registro Notarial- con respecto al CAT. Por éste, algunas empresas tienen el beneficio de una prórroga de seis meses, cuando las demás no lo tienen. Pensamos que no debería haber ninguna prórroga, porque ningún vehículo que tenga un certificado de aptitud técnica que avale que puede circular por nuestras carreteras cuando es un peligro, puede tener una prórroga de seis meses. Insisto en que no estamos de acuerdo con ello. Ahora, por este nuevo órgano de control, se les darán más beneficios a determinadas empresas, mientras que a otras se las mata. Digo esto además de las funciones que debemos cumplir y que nos interesan como trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de escuchar el informe de la delegación que nos visita -seguramente la Comisión tomará nuevos contactos sobre este tema con el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas- agradecemos los datos que nos han suministrado.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 39 minutos.)